



COMUNE DI COGOLETO



ASSOCIAZIONE MARCO ROSSI

COMUNE DI COGOLETO
IN COLLABORAZIONE CON
ASSOCIAZIONE MARCO ROSSI

Atti Presentazione Mostra

Venerdì 3 e Sabato 4 Agosto 2007

Sede Club Velico Cogoleto (g.c.)

LA FORMA DI COGOLETO
TRA 1800 e 1900

Mostra cartografie, immagini e filmati riguardante la storia cogoletese

*Manifestazione culturale aperta a tutti i cittadini e agli
appassionati che desiderino contribuire alla ricerca storica*

Documento del Millenario di Cogoleto
Agosto 2007



ASSOCIAZIONE MARCO ROSSI

“Tore du sca”-Piazza Martiri della Libertà
16016 COGOLETO CF.: 95048140107
cell. 3338547112 - 3474860985

Lo scorso 20 aprile 2007, presso il Palazzo comunale, si è tenuto il Seminario: Residenza e Industria tra l'800 e il 900, incentrato sulle ragioni storiche dell'insediamento e della crescita di un apparato industriale, che ha assicurato lavoro per cento anni a Cogoleto ed ha, nel contempo, largamente determinato il suo sviluppo residenziale.

Per esigenze organizzative, in occasione della richiamata iniziativa, non è stato possibile mostrare e illustrare adeguatamente l'esito documentale delle ricerche condotte.

Per questo è stata promossa la Mostra di cartografie, immagini e filmati, realizzata il 3 e 4 agosto 2007, e resa possibile grazie alla disponibilità del Club Velico Cogoleto, che ha concesso l'utilizzazione della sede, e del Circolo Mario Merlo, che ha fornito i supporti per l'allestimento.

Il presente fascicolo raccoglie gli atti relativi al momento di presentazione degli elaborati esposti, che riassumono per spazi significativi di tempo, lo stato della forma assunta da Cogoleto: in quanto esito della capacità di proposta determinata da cittadini e amministratori e, soprattutto, della favorevole disponibilità geografica del territorio.

L'Associazione, che, nel suo piccolo, è da tempo impegnata, di intesa con il Comune, a cercare di creare strumenti utili per l'approfondimento e la sensibilizzazione verso tutto ciò che riguarda le vicende della nostra comunità e del suo territorio, si rivolge con questa iniziativa anche ai nostri più giovani concittadini, perché abbiano visivamente la percezione del come, del dove e del quando si sia compiuta progressivamente la trasformazione di Cogoleto: da villaggio in città.

Tutto ciò nella convinzione che attraverso incontri di studio, seminari, mostre e pubblicazioni, si possa raggiungere lo scopo di socializzare le conoscenze e favorire una maggiore consapevole e attiva partecipazione delle persone.

In questa circostanza corre obbligo ricordare il decisivo sostegno dell'Amministrazione comunale che tra l'altro ha reso agevole la consultazione degli archivi comunali e il contatto e la collaborazione degli uffici.

Studi, ricerche ed elaborazioni sono stati condotti dal gruppo di lavoro dell'Associazione formato dal geom. Maurizio Di Bari, dal dott. Paolo Bruzzone, dal dott. Raffaele Cattani, dall'arch. Gino Cerminara, dall'ing. Franco Vumbaca e dal dott. Nicola Rossi, curatore del coordinamento.

Colgo, inoltre, l'occasione per esprimere riconoscenza all'ing. Bruno Soracco, direttore generale dell'Agenzia regionale per l'ambiente ligure, per aver accettato di partecipare alla presentazione della Mostra offrendo sugli argomenti aperti il suo autorevole commento di studioso esperto delle problematiche ambientali e industriali.

Desidero, infine, sottolineare la partecipazione attiva di soci e del direttivo dell'Associazione Elio Zunino v. presidente, Vittoria Semperboni segretaria, Maria Angela Biglino, Laura Caviglia, Paola Iracà, nello svolgimento e sostegno dell'iniziativa.

Il Presidente
Dott. Rimma Del Vivo

Cogoleto, 3 agosto 2007



ATTI PRESENTAZIONE MOSTRA

La forma di Cogoleto nel 1800 e 1900 - 3 e 4 agosto 2007

Saluto dell'Amministrazione Comunale di Cogoleto: assessore Carlo Calcagno

Buona sera. Desidero, anzitutto, portare ai presenti il saluto della Amministrazione Comunale e del Sindaco Attilio Zanetti.

Grazie, per essere intervenuti alla serata inaugurale di questa Mostra dedicata a documentare lo sviluppo residenziale e industriale di Cogoleto degli ultimi due secoli.

L'iniziativa rientra nel programma celebrativo sulle origini millenarie della nostra cittadina, sostenuto dalla Amministrazione Comunale di intesa con l'Associazione Marco Rossi.

Ho avuto occasione di vedere in anteprima la Mostra e devo dire che, pur non essendo personalmente molto addentro a queste cose, ho apprezzato l'evidente lavoro di ricerca ed elaborazione compiuto nella predisposizione delle cartine, delle foto e dei filmati.

La Mostra mi è piaciuta e fornito molte interessanti notizie, con ciò confermandomi nel sempre sostenuto orientamento, che avere conoscenza di avvenimenti del passato sia cosa buona per migliorare la propria capacità di giudizio sul presente e sul divenire.

Nel concludere questo mio breve intervento, auguro a tutti una buona e piacevole serata dedicata alla storia di Cogoleto.

Saluto del Presidente del Club Velico Cogoleto: ing. Alberto Patrone

Buona sera a tutti. Naturalmente a me fa molto piacere avervi qui nella nostra sede.

Devo dire che ho già avuto occasione di vedere in anteprima la ricostruzione filmata delle vicende riguardanti Cogoleto in questi ultimi due secoli: filmati che, con la Mostra, potrete vedere tra poco.

E' molto interessante, ed io come tecnico l'ho apprezzata perché segue la vita, l'evoluzione del paese, ed è, inoltre, tecnicamente e professionalmente ben curata e ben fatta. Complimenti.

Lo dico volentieri, perché sono documenti veramente da vedere. Grazie ancora a tutti gli intervenuti e ricordo, che siete sempre benvenuti da noi per queste presentazioni.

Ringraziamento: dott. Nicola Rossi

Esprimo il mio sentito ringraziamento all'assessore Carlo Rino Calcagno e all'ing. Alberto Patrone, non solo in quanto esponenti, rispettivamente: dell'Amministrazione Comunale, che appoggia le iniziative per la celebrazione del Millenario, e del Club Velico, che gentilmente ospita la Mostra, ma anche per il loro cortese e personale apprezzamento circa la qualità dei documenti e degli elaborati che sono presentati e l'impegno organizzativo profuso dai collaboratori dell'Associazione Marco Rossi nell'allestimento. A loro e agli organismi che rappresentano, ancora grazie per il decisivo sostegno.



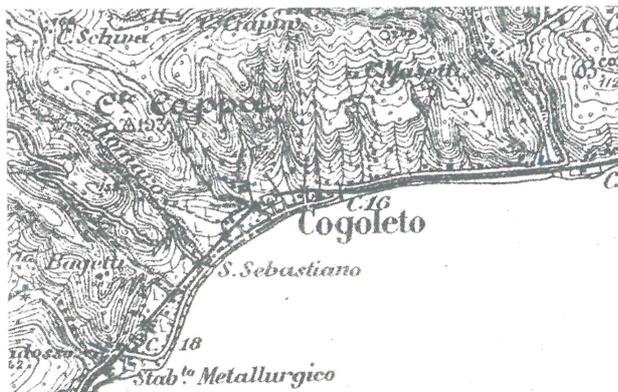
Fonti cartografiche di riferimento. Particolari.



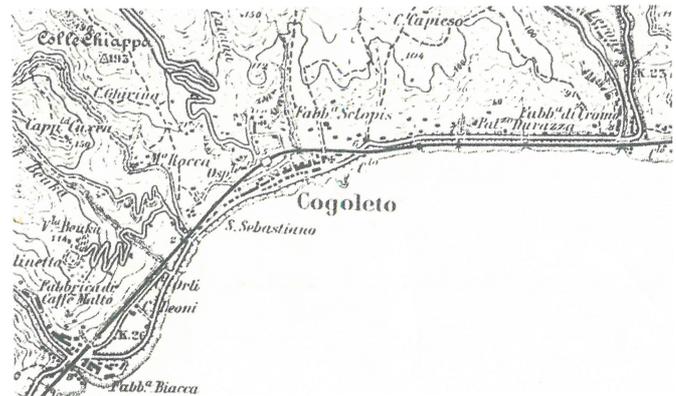
1. Carta Stato Maggiore Esercito Sabauda 1828 (rilievo originale)



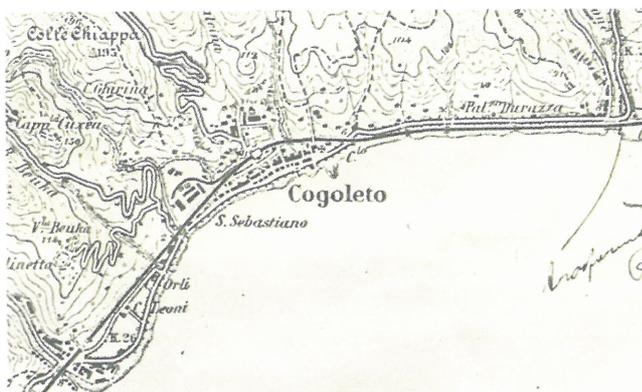
2. Carta Stati S.M. Sarda 1854 (aggiornamento rilievo 1828)



3. Carta Istituto Geografico Militare 1878 (rilievo originale)



4. Carta Istituto Geografico Militare 1901 (rilievo originale)



5. Carta Istituto Geografico Militare 1923 (aggiornamento rilievo 1901)



6. Carta Istituto Geografico Militare 1930 (rilievo originale)



Introduzione alla mostra. Elenco fonti cartografiche e legenda colori: dott. Nicola Rossi

Con il titolo: la Forma di Cogoleto, si apre questa sera la mostra sullo sviluppo cittadino avvenuto tra il 800 e il 900; l'esposizione di cartografie ed immagini conclude il breve ciclo di argomenti dedicato alla residenza e all'industria, iniziato con il seminario dello scorso 20 aprile.

Il periodo considerato da questa iniziativa, è certamente poca cosa rispetto ai mille anni di storia cogoletese, ma risulta di particolare significato, in quanto proprio negli ultimi due secoli sono avvenute le più importanti modificazioni nel tessuto urbano, soprattutto a seguito dell'insediamento nel territorio di numerosi impianti industriali. Il visitatore della mostra noterà che tra i documenti presentati, quelli che più efficacemente dimostrano l'evoluzione intervenuta sono costituiti da cartografie e da aerofotografie. Si tratta: di rilievi a piccola scala (1:25000 e 1:50000) eseguiti sia dal Servizio Topografico dell'esercito sabaudo nel 1828 e 1854, che dall'Istituto Geografico Militare di Firenze nel 1878, 1901, 1923 e 1930; inoltre, di aerofotografie riprese: dalla Royal Air Force Britannica nel 1944, in occasione di azioni di guerra su Cogoleto, dall'Air Force USA per conto dell'Istituto Geografico Militare nel 1954, e da ditte private italiane nel 1964 per conto del Comune di Genova e nel 1974 per la Regione Liguria. Infine, di due edizioni della carta tecnica della Regione Liguria in scala 1:5000 realizzate nel 1981 e nel 1992. Dalla attenta lettura di questa documentazione, è stata disposta la trasposizione dei dati relativi alle abitazioni e ai luoghi di lavoro su una comune base topografica (1992) allo scopo di rendere la lettura della forma urbis di ciascun periodo considerato più agevole e confrontabile. L'esito del lavoro ha dato origine a 12 cartine, che sono pubblicate di seguito nel presente fascicolo. Per facilitare la lettura delle cartine, come detto, desunte dalle citate fonti documentali (vedere pag. 4 e 6), segue apposita legenda che reca l'indicazione dei colori e il loro riferimento numerico.

Carta Stato Maggiore Eser. Sardo 1828 (scala 1:10000)	Magenta	
Carta Stati di S.M. Sarda 1855 (scala 1:50000)	805 C	
Carta Istituto Geografico Militare 1878 (scala 1:50000)	2365 C	
Carta Istituto Geografico Militare 1901 (scala 1:25000)	350 C	
Carta Istituto Geografico Militare 1923 (scala 1:25000)	348 C	
Carta Istituto Geografico Militare 1930 (scala 1:25000)	346 C	
Foto aeree guerra Royal Air Force 1944 (da quote varie)	344 C	
Foto aeree Istituto Geografico Militare 1954 (da 5000 m)	154 C	
Foto aeree C. Genova E.I.R.A Firenze 1964 (da 2000 m)	151 C	
Foto aeree Reg. Liguria C.G.R. Parma 1974 (da 2000 m)	Yellow	
Carta Regione Liguria C.A.T. Firenze 1981 (scala 1:5000)	810 C	
Carta Regione Liguria St. A Firenze 1992 (scala 1:5000)	7401 C	
Insediamento industria (colore unico per tutti i periodi)	662 C	

Per meglio comprendere il senso della mostra e il percorso compiuto per il suo allestimento, abbiamo organizzato questa presentazione, a cui partecipano l'arch. Gino Cerminara e il dott. Raffaele Cattani, che fanno parte del gruppo di lavoro dell'Associazione per gli studi sul Millennio. Partecipa, inoltre, l'ing. Bruno Soracco. A conclusione della presentazione, riproponiamo la proiezione di filmati relativi a storie cogoletesi già presentati in occasione del seminario dello scorso 20 aprile 2007 dedicato a: Residenza e industria tra 1800 e 1900, la cui colonna sonora è stata trascritta nei relativi atti, già pubblicati e disponibili a richiesta presso l'Associazione.



Fonti cartografiche e aerofotografiche di riferimento. Particolari.



7. Foto aerea di guerra Royal Air Force Britannica 1944



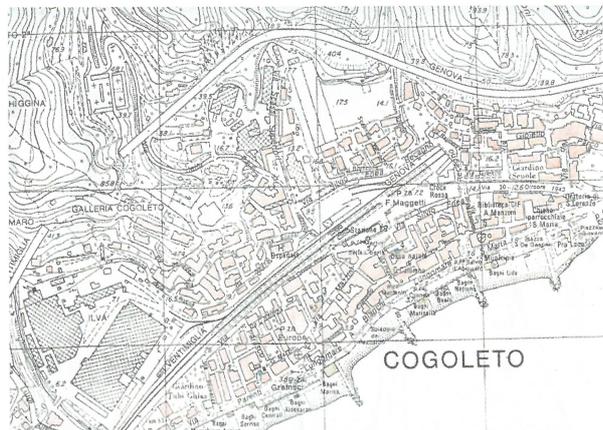
8. Foto aerea USA per Istituto Geografico Militare 1954



9. Foto aerea ditta Eira Firenze per Comune Genova 1964



10. Foto aerea ditta C.G.R. Parma per Regione Liguria 1974



11. Carta tecnica ditta CAT Firenze per Regione Liguria 1981



12. Carta tecnica ditta Alinari Firenze per Regione Liguria 1992

**La forma di Cogoleto nel: 1828, 1854, 1878 e 1901: dott. Nicola Rossi.**

1828 – Il centro urbano di Cogoleto, quale si desume dalla cartina n.1 (vedere pag. 8) - derivata dal rilievo dal Servizio topografico dell'esercito sabauda, levato nel 1828 - è collocato nella breve piana compresa tra le pendici di bassi rilievi di roccia calcarea (Costa della Croce, Costa di Carrega, Costa della Pagrassa, Donegaro e Belvedere) e la vicina marina.

Le case e le numerose fornaci, distribuite su due linee con andamento parallelo alla costa, sono attraversate da una viabilità interna. La linea di edifici che porge direttamente sulla spiaggia, è spesso aperta da piazzali con funzione di scalo per i bastimenti a vela, indispensabili per le operazioni di carico e scarico, e, nel periodo invernale, per assicurare riparo dai marosi.

Sul lato monte, le case presentano un andamento continuo, interrotto dal percorso dei torrenti Capuzzola e Terruzzo, i cui letti sono utilizzati per il trasporto carraio del calcare dalle cave di estrazione alle fornaci, e da due piccole strade: vico degli Agnese e vico dei Muli (poi, alle Cave), per assicurare il collegamento con la retrostante collina.

La forma che mostra Cogoleto è conseguente l'attività prevalentemente svolta dai suoi abitanti, impegnati nella estrazione del minerale e nella produzione e commercializzazione della calce. All'origine di tutto, la decisione assunta nel 1452 dal Governo di Genova, che elimina nel territorio della Repubblica la tassa per la costruzione di nuove case e per la sopraelevazione di quelle esistenti, produce una forte domanda di calcina: materiale, allora, fondamentale in edilizia.

Cogoleto coglie la grande opportunità, che decide la fortuna e il futuro dei suoi successivi quattrocento anni. Infatti, le caratteristiche naturali del territorio e in particolare la presenza di rocce calcaree nelle retrostanti alture, risultano risorsa di rilevante effetto economico.

Viene prontamente potenziata: sia la produzione della calce, sia la marineria locale indispensabile per raggiungere, via mare, Genova e le Riviere, in mancanza di strade adatte, specie per il trasporto di materiali pesanti e voluminosi, appunto, come i carichi di calce.

Peraltro, ricordo che già in precedenza, le caratteristiche naturali del suolo e del clima avevano assicurato favorevoli condizioni di insediamento abitativo nel piana costiera di Cogoleto, per la possibilità di praticare attività agricole, soprattutto con alberi da frutta: mele, anzi mele cotogne, come indicava il nome del centro: Codoledo, esistente fin dall'anno 1023.

Di questo antichissimo periodo, possiamo immaginare che l'aspetto del nostro paese fosse prevalentemente definito da case sparse, appunto, come quello rappresentato cartograficamente nel 1828 nelle zone di levante tra Isorella e Lerone e di ponente tra il Parasco e il torrente Beuca; e, di seguito, a monte del poco utilizzato acquitrino, senza sbocco a mare, tra Lagoni e Arestra.



rilievo anno 1828 Arestra - Rumaro



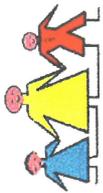
rilievo anno 1828 Il paese



rilievo anno 1828 Scoglio - Lerone



Comune di Cogoleto



Associazione Marco Rossi



n. 1 **La forma di Cogoleto 1828:** urbano e industriale su carta tecnica regionale 1992 (legenda colori p.5)



1. Centro antico con fornaci



2. Marina



3. Panorama da levante



4. Via interna e casa Colombo

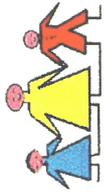


1854 - Poche, ma interessanti, le informazioni della cartina n. 2 (vedere pag. 10) desunta dalla cartografia degli Stati in terraferma di Sua Maestà Sarda del 1854, realizzata in scala 1:50000 (vedere pag. 4). Nel richiamato rilievo, la grossolana grafica del tracciato ferroviario, inserita solo nel 1870, nasconde, purtroppo, molti particolari cartografati nell'originale. Comunque, è leggibile il collegamento tra le fornaci e le zone di estrazione del calcare al Donegaro e alla Chiappa attraverso il percorso ricavato nel letto del torrente Capuzzola o con il vico alle Cave (allora, vico dei Muli). Sono riportati per la prima volta i toponimi: Benefizio, località di estrazione del calcare e di una fornace da calce, e Torre, zona residenziale della nobile famiglia Centurione e, ancor prima, della antica famiglia Guastavino. La popolazione di metà ottocento residente a Cogoleto ammonta a circa 2300 abitanti. La forma di Cogoleto non subisce evidente modificazione rispetto a quella del 1828, anche se, un modesto ampliamento residenziale è praticato nel centro antico: lungo il vico alle Cave e nella zona di via Piave, allora chiusa. Diversi edifici sorgono nella zona dello Scoglio ad opera dalle famiglie Durazzo e Bianchi. Nell'estremo levante è risistemata la cappella di San Rocco e nelle vicinanze è aperta un'osteria. Un consorzio di proprietari avvia la bonifica della zona paludosa di ponente compresa tra i torrenti Beuca e Arestra, a cui consegue la edificazione di alcune residenze lungo la via Arestra interna. L'economia locale resta ancora largamente basata sulle attività legate alla calce. La maggior parte delle fornaci, sono localizzate nel centro urbano, dove, oltre a quelle già esistenti, ne sorgono altre nella zona Capuzzola e nella zona Ghiare o Giare, grosso modo corrispondente all'attuale via Mazzini. Ma, il lavoro derivante da questo complesso di attività, che subisce la concorrenza delle fornaci di Sestri Ponente e Spotorno, non è più tale sostenere adeguatamente le necessità della gente del paese. A partire dal 1839, questa situazione sofferta dalla gente, genera ulteriore e sensibile spinta migratoria verso le Americhe.

1878 – Presenta novità, la carta dell'IGM di Firenze a scala 1:50000 realizzata nel 1878 (vedere pag. 4), da cui è derivata la cartina n. 3 (vedere pag.11). Nel maggio del 1868 è arrivato il primo treno. Il percorso ferroviario segue la linea di costa da Lerone fino alla chiesa di S. Maria, che supera a monte procedendo per l'attuale via 30 ottobre e piazza Martiri, dove è creata la stazione. Prosegue, poi, verso ponente attraversando gli orti della Cian-a e, oltrepassato con un ponte il Rumaro, si inoltra immediatamente a monte di via Arestra interna, superando con due brevi gallerie il rilievo che precede il torrente Arestra. Il collegamento con la zona retrostante il centro: Donegaro, Ronco, Baldassana, è assicurato da una strada posta all'altezza di vico Cave, regolata da un passaggio a livello ferroviario, che resta chiuso molte ore nel corso della giornata. Lo sviluppo in altezza, troppo limitato, dei nuovi ponti ferroviari sui torrenti Capuzzola e Terrazzo consente, ora, il solo transito pedonale. Comunque, la presenza della stazione ha l'effetto di attrarre nelle sue vicinanze diverse attività. A monte, sorgono tre nuove fornaci da calce in località Calsin-a, Benefizio e al Donegaro funziona la fabbrica chimica Sclopis. A sud, lo stabilimento per calce e laterizi di Gerolamo Bianchi, il calzificio Italiano Biamonti e la fabbrica di pallini da caccia dei Fratelli Sasso. Fuori dal centro urbano, ad Arestra, oltre alla vecchia Ferrea, che è stata notevolmente ampliata, sono sorte le fonderie di piombo e argento Henfrey. Al Molinetto, nell'edificio cinquecentesco degli Ansaldo, è nata la cartiera di Carlo Ghigliotti. Presso la foce del Lerone, l'antico mulino della Chiesa è trasformato da Luigi Lottero in filanda per il cotone. Nel centro urbano da poco tempo (1877) è stata completata la nuova chiesa parrocchiale di Santa Maria, realizzata nello stesso sito della precedente chiesa, consacrata nel 1554. Sono ampliati e sopraelevati gli edifici a lato di piazza dei Bianchi, che aveva accolto il rivoluzionario albero della libertà ai tempi della Repubblica Ligure tra il 1897 e il 1800. Gli imprenditori, nuovi e vecchi, ostentano ricchezza realizzando prestigiose residenze. I versanti della collinetta di Isorella (Isolella, Insulella, Inzuella), la cui sommità da prima del 1300 ospitava il monastero di San Pietro, sono colmati con terriccio fino a realizzare una ampia area pianeggiante da destinare a giardino per la nuova villa dei Bianchi, il cui imponente edificio ingloba sul lato ovest, ciò che resta dell'antico monastero. Alla Baldassana: è costruita villa Biamonti, poi Suore della Misericordia. Tra Rumaro e Arestra sono realizzate: villa Baglietto, villa Nasturzio e villa Sbertoli, ora Suore Carmelitane.



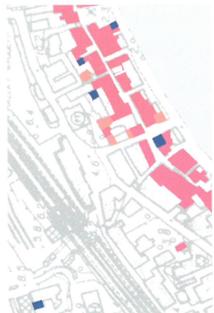
Comune di Cogoleto



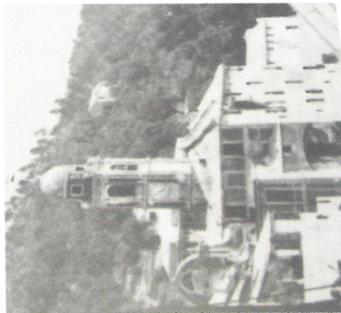
Associazione Marco Rossi



n. 2 **La forma di Cogoleto 1854:** urbano e industriale su carta tecnica regionale 1992 (legenda colori p.5)



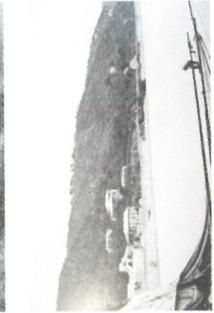
1. Espansione del centro



2. Frontone e campanile chiesa S.Maria



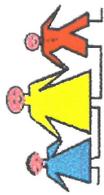
3. Vista da ponente



4. Scoglio: pietra sabina



Comune di Cogoleto



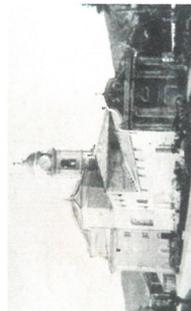
Associazione Marco Rossi



n. 3 **La forma di Cogoleto 1878:** urbano e industriale su carta tecnica regionale 1992 (legenda colori p.5)



1. Industrie centro



2. Nuova S. Maria



3. Villa Isorella



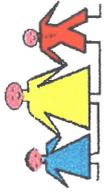
4. Villa Biamonti



5. Villa Sbertoli



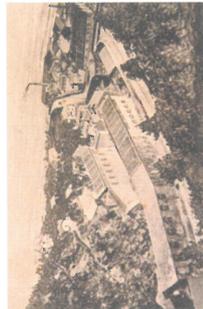
Comune di Cogoleto



Associazione Marco Rossi



n. 4 La forma di Cogoleto 1901: urbano e industriale su carta tecnica regionale 1992 (legenda colori p.5)



1. Stab. Biacca e Colori



2. Stab. Stoppani



3. Stab. Sclopis



4. Osp. civ. M. Rati



5. Lungomare 1890



1901 - La carta in scala 1:25000 che l'IGM realizza nel 1901 (vedere pag. 4), e da cui è desunta la cartina n. 4 (vedere pag.12), rileva le trasformazioni intervenute dopo il 1878.

E' portata a compimento nel 1890, la strada a mare dell'abitato, che costituisce alternativa di attraversamento del paese rispetto a quella della stretta via interna. L'opera era divenuta possibile grazie alla costruzione nel 1882 del molo marino, sito davanti alla chiesa di S. Maria, che in pochi anni porta a l'ampliamento della spiaggia antistante l'abitato.

La strada lungomare è il più importante intervento di rilevanza urbanistica per Cogoleto, secondo solo a quello dell'arrivo della ferrovia nel 1868, con conseguenze anche sull'assetto residenziale. Infatti, con l'acquisizione delle aree demaniali marittime per la realizzazione della nuova accessibilità costiera, il Comune ottiene anche i necessari permessi per incoraggiare la costruzione sul fronte mare di nuovi edifici e la ristrutturazione e sopraelevazione di altri esistenti. Cartografia e alcune foto dell'epoca rendono evidente il fenomeno. A ponente, tra via Parasco e via Ettore Vernazza sorge villa Ghigliotti. Aumenta la popolazione e nascono nuove necessità.

Dal 1883, la deliberazione comunale di esenzione daziaria sulle materie prime, contribuisce a determinare sensibile incremento di insediamenti industriali, che si localizzano prevalentemente lungo i Torrenti Arestra e Lerone.

Il fatto crea nuove occasioni di lavoro e crescente ottimismo per il divenire del paese.

Tutte queste attività fanno ulteriormente crescere le necessità di trasporto, che viene assicurato dalla ferrovia. Ma l'attraversamento della struttura ferroviaria che taglia in due parti il paese presenta immediatamente problemi. Il collegamento tra le due zone è assicurato da un passaggio a livello situato a levante della stazione. Il traffico ferroviario giornaliero costituito da 24 treni e la stessa movimentazione dei carri nella stazione, richiedono che il passaggio a livello resti chiuso 10 delle 15 ore giornaliere di attività, generando una situazione insostenibile che danneggia le aziende utenti e la gestione ferroviaria. Nel settembre 1886, il Consiglio comunale propone alcune soluzioni al problema: la creazione di una strada a monte della ferrovia che colleghi direttamente la zona nord alla strada nazionale presso il casello ferroviario vicino alla chiesa parrocchiale, la creazione di un cavalcavia che superi la ferrovia grosso modo sullo stesso punto del passaggio a livello. Ma soluzione del problema al momento resta non risolta.

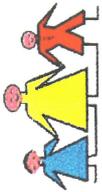
Intanto, grazie alla liquidazione dei beni del lascito Rati, nella zona del Benefizio viene costruito nel 1895 l'ospedale civile Marina Rati. Nella antica casa degli Agnese, è aperta la locanda di Nicolò Isetta, che attrezza, inoltre, la spiaggia antistante per i bagni di mare.



Cogoleto, 26 settembre 1901



Comune di Cogoleto



Associazione Marco Rossi



n. 5 **La forma di Cogoleto 1923:** urbano e industriale su carta tecnica regionale 1992 (legenda colori p.5)



1. Stab. Balladjer 1906



2. Manicomio 1911



3. Palazzine 1911



4. Cavalcavia 1923



5. Case centro 1923



La forma di Cogoleto nel: 1923, 1930, 1944, 1954. dott. Raffaele Cattani.

1923 - La cartina n.5 (vedere pag.14) desunta dalla carta in scala 1:25000 dell'IGM realizzata nel 1923 (vedere pag.4), rileva le trasformazioni intervenute dopo il 1901.

A partire dai primi del secolo, come ben evidenziato nella cartina sopra richiamata, si registra, accanto al fenomeno di consolidamento delle aziende preesistenti, la creazione nel 1906 della nuova azienda metallurgica Balladger (poi Ilva , Tubi Ghisa, ecc.) e successivamente quella delle Trafileries e Punterie di Cogoleto, localizzate proprio vicino allo stabilimento chimico Scolpis, che pure si era potenziato. Nel 1911, era stata avviata l'attività del Manicomio provinciale di Pratozanino, la cui realizzazione aveva preso avvio fin dal 1907, una circostanza che aveva dato origine ad una sorta di "effetto calamità" per l'occupazione cogoletese nei cui confronti era nata una emigrazione lavorativa dai comuni circostanti e la conseguente richiesta di nuove abitazioni. In effetti, l'accrescimento della popolazione è direttamente conseguente alla nuova realtà e possibilità occupazionale. La crescita edilizia, che segue la nuova domanda residenziale, si concretizza in alcune porzioni del centro antico con la sopraelevazione sul fronte mare di case esistenti e a seguito della demolizione di fornaci ormai dimesse. Nella zona a sud della infrastruttura ferroviaria, si sviluppa una iniziativa di pianificazione urbanistica che porta a concretizzare il quartiere Palazzine, costruito nel 1911. E' il primo esempio per Cogoleto di abitazioni costruite per i dipendenti con il concorso di una società industriale. Il quartiere è quello che comprende case di via Bardina e piazza Europa. Di questa fase storica di Cogoleto, rappresentata con il rilievo del 1923, va osservato che i promotori della gran parte di iniziative edilizie hanno subito l'attrazione del centro antico, come testimonia la localizzazione degli edifici.

Dall'altro canto la forma di Cogoleto è caratterizzata dalla forte presenza di insediamenti industriali, al punto che, dal vista planimetrico complessivo, questi occupano sicuramente più spazio dalle stesse aree destinate all'edilizia residenziale.

1930 - La cartina n. 6 (vedere pag.16) desunta dalla carta in scala 1:25000 che l'IGM realizza nel 1930 (vedere pag. 4), rileva le trasformazioni intervenute dopo il 1923.

In questo periodo si conclude la prima consistente trasformazione dell'assetto cogoletese. Sino ad allora Cogoleto era rimasto ciò che per secoli il visitatore avrebbe potuto appurare.

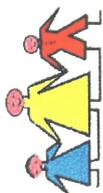
Il borgo antico, quale unica zona urbanizzata del territorio, e dietro ad esso i campi che si estendevano sino alle cave di calcare alle pendici delle colline.

Ora vi è il consolidamento delle precedenti trasformazioni che comportarono un cambiamento non solo dell'assetto urbano del paese ma anche della paesaggistica del territorio che dona al paese la fisionomia di una cittadina prettamente industriale.

Con la costruzione del cavalcavia della linea ferroviaria nel tardo 1923, e perciò rappresentato solo nel rilievo del 1930, e la conseguente realizzazione dell'attuale via Recagno, si avvia la rivoluzione nella sistemazione urbanistica del paese con conseguente espansione residenziale nella zona della Baldassana e Ronco con una diecina di villette, naturale prolungamento dell'abitato esistente verso la restante porzione dell'entroterra. Questi edifici, di cui alcuni verranno demoliti nel corso dei decenni seguenti a causa della variazione stradale conseguente la costruzione della nuova linea ferroviaria, erano stati pensati secondo un criterio razionale e pianificato sia nella progettazione dell'elevato sia nella suddivisione territoriale



Comune di Cogoleto



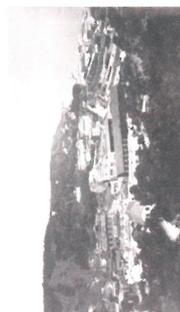
Associazione Marco Rossi



n.6 La forma di Cogoleto 1930: urbano e industriale su carta tecnica regionale 1992 (vedere legenda pag. 5)



1. Stabilimento Ilva



2. Stab. Trafilerie



3. Osp. Psich. Prov.



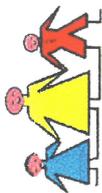
4. Case bianche



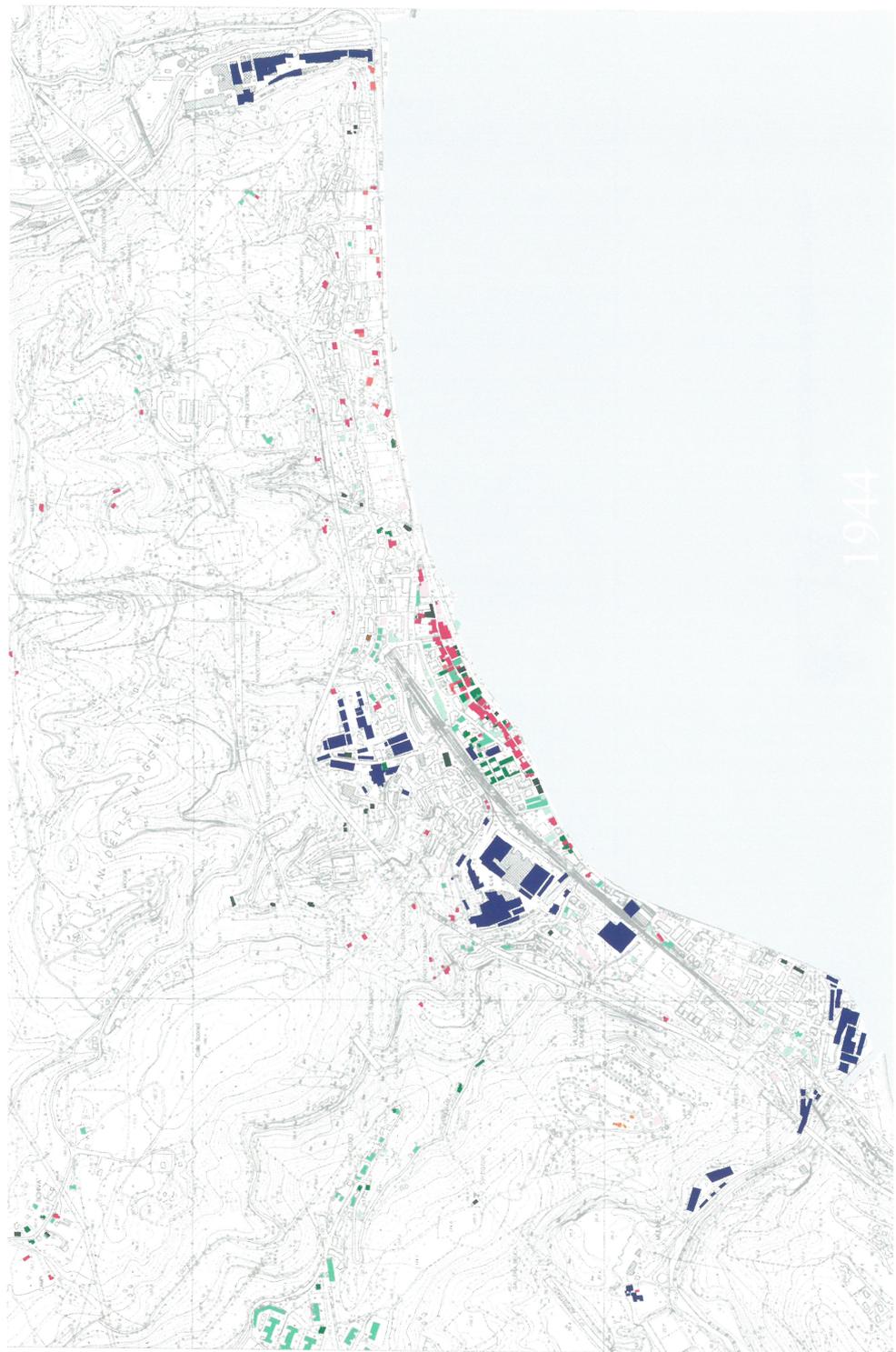
5. Villette cavalcavia



Comune di Cogoleto



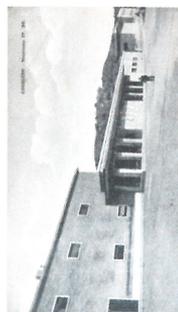
Associazione Marco Rossi



n.7 La forma di Cogoleto 1944: urbano e industriale su carta tecnica regionale 1992 (vedere legenda pag. 5)



1. Molo, balilla, lido



2. Stazione ferrov.



3. RAF gen. 1944



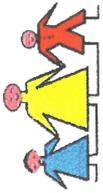
4. RAF mag. 1944



5. RAF set. 1944



Comune di Cogoleto



Associazione Marco Rossi



n.8 La forma di Cogoleto 1954: urbano e industriale su carta tecnica regionale 1992 (vedere legenda pag. 5)



1. Demoliz. muro 1946



2. Passeggiata 1948



3. Palazzi stazione



4. Via Bruzzone



In precedenza, l'impossibilità, o comunque la difficoltà, di collegamento con queste aree a nord della ferrovia, escludeva da un lato ogni possibilità di sviluppo dell'urbanistico e dall'altro di raggiungere la frazione di Sciarborasca ed alcune zone produttive: gli stabilimenti Sclopis e le Trafilerie, le fornaci del Donegaro e Benefizio e in generale le zone agricole coltivate.

Anche nella zona della Cian-a, gli stabilimenti per la produzione di tubi in ferro e in ghisa si stanno ampliando ulteriormente. Queste aziende non hanno mai avuto problemi di accessibilità per la lungimiranza di far costruire per tempo un sottopasso ferroviario in prosecuzione della via Ettore Vernazza. Sul fronte mare, come si può constatare dalle fotografie esposte nella mostra, vi è l'allargamento della via Aurelia. Molti anziani ancora ricordano il criterio di sistemazione e asfaltatura di questa importante arteria viaria che prevedeva un fondo di materiale inerte di più grandi dimensioni che diminuiva sino alla ghiaia per poi giungere al manto di bitume.

Nel contempo, a lato della chiesa di Santa Maria viene costruito il palazzo del Ricreatorio Parrocchiale. Esso assolve un compito importante nell'educazione della gioventù cogoletese dei decenni successivi ospitando tra le sue pareti tra l'altro un cinema-teatro.

Nel centro storico ulteriore incremento edilizio nel cuore di via Rati all'altezza di scalo Domenico Colombo, ma anche in via Ettore Vernazza con due grandi edifici che sono passati alla storia col nome di "case bianche" e ancora nella zona di via Mazzini con l'edificio che accoglierà il cinema Eden (poi Verdi e in seguito, destinato a supermercato). In questo periodo viene innalzato il monumento a ricordo dei Caduti della prima grande guerra mondiale.

1944 - La cartina n.7 (vedere pag.17) desunta dalle fotografie della RAF britannica del 1944 (vedere pag. 6) riprese in occasione di voli di guerra su Cogoleto, rileva le trasformazioni intervenute dopo il 1930. A Cogoleto, nel periodo considerato la disponibilità di lavoro fornito da aziende produttive e dalle attività di assistenza psichiatrica registra crescita.

La capacità ricettiva dell'ospedale di Pratozanino raggiunge alti livelli di espansione, anche l'industria gode di ottima misura, salvo la fabbrica della Biacca che, acquistata da francesi per frenare la concorrenza, viene chiusa. Per altro verso, le attività edilizie si sviluppano in modo equilibrato con la richiesta di abitazioni; numerose sono le case costruite in campagna. Sono realizzati numerosi servizi. Per consolidare la spiaggia, l'esistente molo presso la Chiesa viene ampliato con l'interramento nella estremità marina di una grossa chiatta di ferro. Alla radice del molo è costruita la casa dei Balilla: si tratta di grande edificio attrezzato a palestra. La società Ilva realizza i giardini del dopolavoro aziendale che ospitano anche le gare della squadra di pallacanestro. Nella seconda metà degli anni trenta viene costruita la nuova stazione ferroviaria, ottimo esempio di architettura razionalista, con un grande parco binari per accogliere la movimentazione merci delle aziende locali. Dal punto di vista turistico sono predisposte alcune strutture di rilievo: lo stabilimento balneare Lido, con edificio in moderno stile pop; l'albergo Italia e la pensione Montegrappa. Si sviluppa così anche a Cogoleto, quella ricettività turistica che costituisce il proemio a quella che sarà l'epoca balneare del dopoguerra.

Nel 1941, nascono i cantieri navali Bianchi e Cecchi. Verso la fine della seconda guerra mondiale, e precisamente nel 1944, le truppe tedesche, timorose di uno sbarco alleato, costruiscono lungo la costa il muraglione antisbarco con casematte e bunker. E' la versione locale del Vallo Atlantico, iniziativa che interessa le coste di molti Paesi europei. Il muraglione taglia di netto ogni possibilità di contatto tra l'abitato cittadino ed il mare, con i conseguenti effetti negativi facilmente immaginabili, ma, allora, non c'era spazio per discutere. Pressappoco nello stesso periodo, vicino a Schivà, viene creata un'ampia zona per il rodaggio dei carri armati costruiti a Sestri Ponente.



1954 - La cartina n. 8 (vedere a pag. 18) desunta dalle fotografie aeree USA per conto dell'IGM di Firenze nel 1954 (vedere pag. 6), rileva le trasformazioni intervenute dopo il 1944.

Conclusa la guerra, i cogoletesi vogliono subito eliminare ogni sua traccia, a cominciare dal muraglione e dalla ricostruzione delle case bombardate. L'altro pensiero, anzi il primo, è quello di riaprire le fabbriche. Dopo un periodo di incertezza e di apprensione, riprendono l'attività: Ilva, Stoppani, Trafilerie e Cantieri navali; c'è poi l'Ospedale psichiatrico. Non è poco, ma molte aziende restano chiuse. E' un momento travagliato che ha come protagonisti imprenditori e lavoratori, in cui sono poste anche localmente le decisive premesse del successivo fortunato periodo chiamato "miracolo economico". Intanto a Cogoleto sono innalzati i due grandi edifici sulla piazza della Stazione. Altri edifici completano via Mazzini che, quasi, assume la fisionomia attuale. Una edificazione intensa riguarda la zona oltre il cavalcavia con la costruzione degli edifici di via Luigi Bruzzone e via Ronco. L'interesse maggiore riguarda, tuttavia, via Gioiello, nell'antica proprietà dei marchesi Centurione. In quella stessa zona viene innalzato l'edificio scolastico per le elementari e le medie. Nella zona del molo prospiciente la chiesa parrocchiale viene demolita la casa del Balilla, che sa di passato, e costruito l'edificio della Pro Loco. Nella stessa zona, viene realizzato in cemento armato, il grande terrazzo dei Bagni Lido, che bene esprime la volontà dei gestori degli stabilimenti balneari cogoletesi, e più in generale degli operatori turistici, di migliorare la capacità ricettiva turistica del paese al pari degli altri comuni della costa ligure.

Presso la foce del torrente Arestra, intanto, viene innalzata una misteriosa struttura, mai portata a termine, chiamata "la rotonda". Resisterà parzialmente costruita e sempre misteriosa per cinquanta anni, poi per sparire improvvisamente, con altrettanto mistero.



Ai bagni - anno 1910



Spiaggia - anni venti



Spiaggia - anni trenta



Il Lido - anni quaranta



La forma di Cogoleto nel: 1964, 1972, 1981, 1992. arch. Gino Cerminara.

La forma urbana di Cogoleto, seppure dopo l'incremento edilizio registrato nella prima metà degli anni cinquanta, mostrava ancora una figura stanzialmente raccolta attorno al centro antico. Diversamente nel successivo periodo compreso tra il 1955 e il 1992, e in particolare dal 1964, avveniva la grande crescita urbana localizzata, principalmente lungo tutta la zona costiera, facendo assumere alla cittadina l'aspetto che presenta nei giorni nostri.

Effettivamente, in precedenza, le modificazioni urbanistiche avviate dalla fine ottocento e dai primi decenni del novecento con l'impianto di numerose industrie, non avevano sostanzialmente trasformato il centro abitato preesistente, in quanto erano state ubicate all'esterno del paese anche per non recare disturbo per quanto riguardava rumori, odori, ma soprattutto per problemi legati alla utilizzazione dell'acqua dei torrenti in quanto energia motrice. Il paese si presentava, quindi, più piccolo e non interferiva con le attività industriali che pure occupavano vasti spazi.

Dalla seconda metà degli anni cinquanta in avanti si registra nel paese un intensificarsi della produzione e della volumetria edilizia residenziale con occupazione delle aree agricole, o comunque di quelle non edificate, avvicinandosi sempre di più agli insediamenti industriali fino a circondarli totalmente: caso tipico la Tubi Ghisa. Anche le antiche aree industriali dismesse, quali la fabbrica di mattoni e il calzificio forniscono spazi per la realizzazione edilizia. Lo sviluppo residenziale di questo periodo esprime un diverso impatto nella organizzazione della struttura viaria urbana. Infatti, mentre nella zona dello Scoglio e oltre fino a Lerone, la rete stradale di accesso alle abitazioni è nella maggior parte dei casi privata, al contrario, nella zona di ponente dal Rumaro ad Arestra è di tipo pubblico. Particolare riconducibile, verosimilmente, alla diversa disciplina urbanistica vigente al tempo della edificazione.

Il territorio della cittadina, come già detto, completamente urbanizzato da levante a ponente tra il Lerone e l'Arestra, è attraversato da due infrastrutture di grande comunicazione sostanzialmente parallele alla costa marina: la ferrovia e la carreggiata autostradale Savona-Genova.

Cogoleto si distende tra queste due linee che con la costa definiscono tre fasce urbane: la prima a ridosso del mare, contiene nella parte centrale il centro storico; la seconda è inclusa tra la linea ferroviaria e quella autostradale; la terza oltre l'autostrada, comprende case sparse e il significativo nucleo di Capieso realizzato verso la fine degli anni 1980.

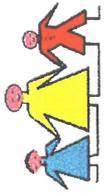
Le cartine desunte da rilevamenti d'epoca e di seguito allegate mostrano la progressione della espansione residenziale del periodo considerato.



Panorama. Anno 1988



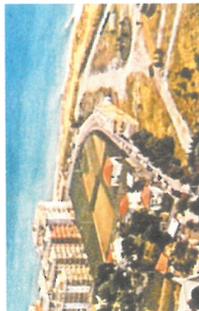
Comune di Cogoleto



Associazione Marco Rossi



n.9 La forma di Cogoleto 1964: urbano e industriale su carta tecnica regionale 1992 (legenda dei colori a p. 5)



1. Zona Canisse



2. Zona XII ottobre



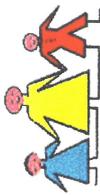
3. Colombara Gioiello



4. Zona Prino inferiore



Comune di Cogoleto



Associazione Marco Rossi



n.10 La forma di Cogoleto 1972: urbano e industriale su carta tecnica regionale 1992 (legenda dei colori a p.5)



1. Lagoni



2. Fleming e Oche



3. Belvedere



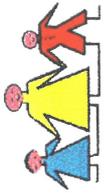
4. Palme, Mimose



5. Scoglio Madonna



Comune di Cogoleto



Associazione Marco Rossi



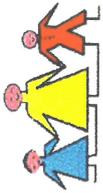
n.11 La forma di Cogoleto 1981: urbano e industriale su carta tecnica regionale 1992 (legenda dei colori a p.5)



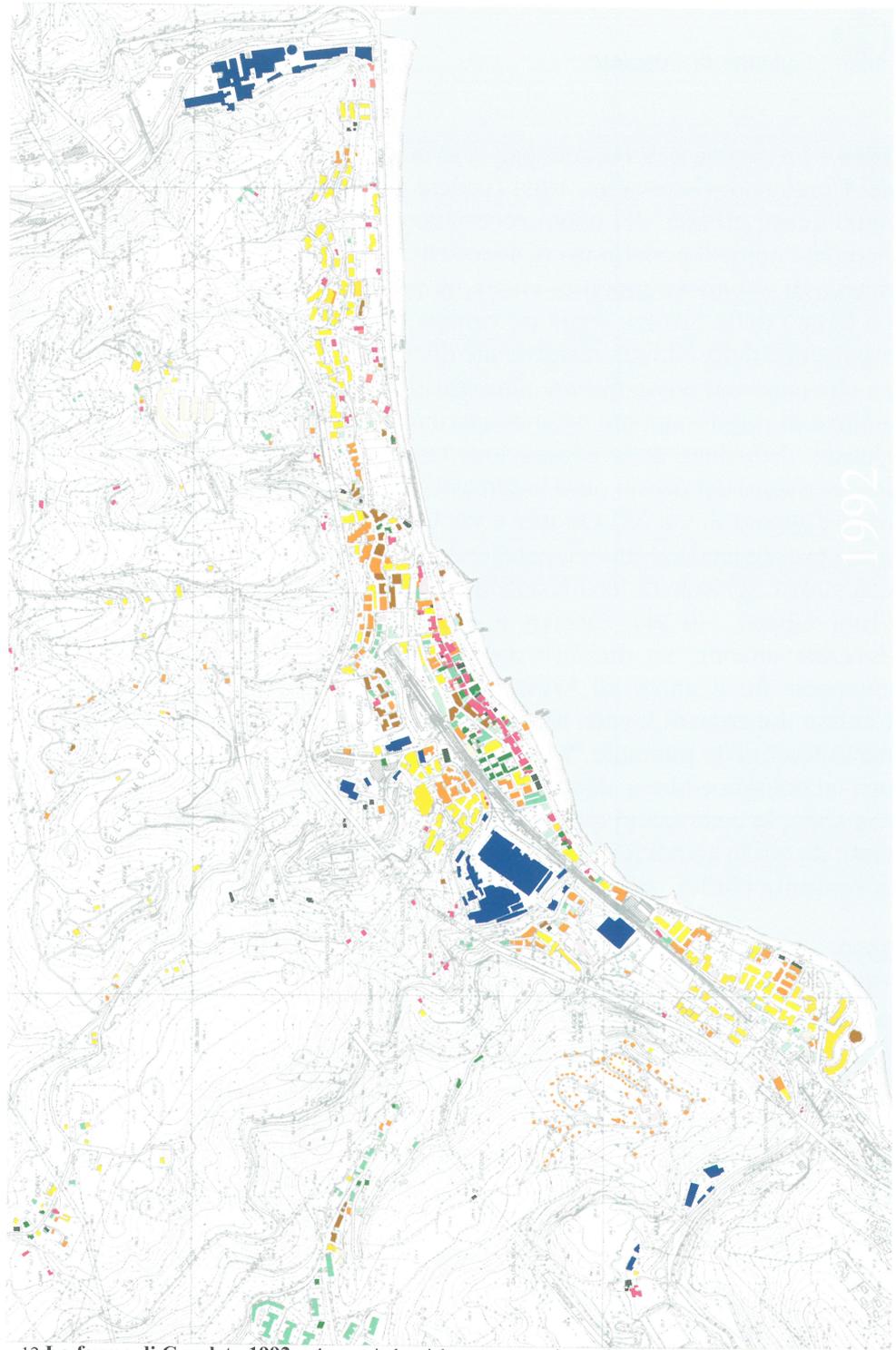
1. Palazzo comunale 2. Cen. serv. Benefizio 3. Via Villa nuova 4. Case Nasturzio 5. Don Milani, Arestra



Comune di Cogoleto



Associazione Marco Rossi



n.12 **La forma di Cogoleto 1992:** urbano e industriale su carta tecnica regionale 1992 (vedere legenda pag. 5)



1. Nucleo Capieso



2. Capieso, p.zza Buelli



3. Capieso, imp.sport.



4. Area Calzificio Ital.



1964 - La cartina n. 9 (vedere pag. 22) desunta dalle fotografie della ditta Eira di Firenze per conto del Comune di Genova nel 1964 (vedere pag. 6), rileva le trasformazioni intervenute dopo il 1954. Sono questi gli anni del boom economico, un fenomeno che ha interessato tutta l'Italia ed è ancora ricordato come il periodo in cui sono state espresse straordinarie capacità mosse dal desiderio e dalla ricerca di un nuovo modo di vivere, di produrre e di consumare.

La lettura della cartina, sopra richiamata, mostra, accanto alla presenza dei grandi stabilimenti, una espansione della edilizia residenziale distribuita un po' ovunque nel territorio cittadino. Un fenomeno che pare non possa trovare altra giustificazione che quella riconducibile al bisogno di emancipazione e di miglioramento della condizione di vita personale e familiare.

Questa diffusione della edificazione residenziale, a Cogoleto trova inizialmente espressione nella fascia a nord del paese, oltre la ferrovia, nelle zone: del Gioiello, della Colombara, di via Prino inferiore e ancora di via XII Ottobre e via Onofrio Scassi, nelle vicinanze dell'ex ospedale Marina Rati, quasi proseguendo la tradizionale tendenza di ampliamento del nucleo centrale. Ma ben presto si apre una nuova richiesta di localizzazione in siti anche meno prossimi. Prima a ponente nelle aree ex Ilva (Tubi Ghisa) di via Parasco e nella zona di Rumaro in prossimità della via Luigi Allegro. Successivamente, un distacco ancor più accentuato, nella zona, allora, prevalentemente agricola compresa tra Rumaro ed Arestra: si tratta delle due grosse lottizzazioni di via Fleming e di via Canisse. La zona di levate, tra lo Scoglio e il Lerone si contano diversi interventi, anche importanti, ma tutti a livello puntuale. Va la pena rilevare come tutti questi interventi residenziali siano frutto di una tecnologia edilizia sostanzialmente nuova per il paese. Fino agli anni 30/40 e ancora per qualche anno, le costruzioni avvenivano con metodi tradizionali privilegiando il metodo a murature portanti: da qui in avanti invece, il largo impiego del cemento armato consentirà ad imprese anche medie di costruire edifici più ampi, capaci di comprendere molti alloggi.

1972 - La cartina n. 10 (vedere pag. 23) rileva le trasformazioni intervenute dopo il 1964 fino al 1972, desunte in prevalenza dalla lettura dalle fotografie aeree eseguite della ditta C.G.R. di Parma per conto della Regione Liguria nel 1974 (vedere pag. 6).

Prosegue ancora la spinta edilizia iniziata nel periodo del boom. C'era la voglia di costruire, di migliorare e soprattutto esistevano i presupposti per attuare queste iniziative: le industrie andavano ancora a gonfie vele, la popolazione aveva necessità di nuove strutture residenziali in presenza di grande e continuo incremento demografico e, principalmente, c'erano disponibilità economiche a fronte di prezzi per la casa ancora ragionevolmente contenuti.

Di questo periodo di grande crescita del patrimonio immobiliare, non vanno sottaciute alcune ombre derivanti dalla carenza di una normativa urbanistica adeguata, incapace di previsioni di piano equilibrate e, nel contempo, carente di adeguati sistemi di controllo.

Molte costruzioni di questo periodo sono ancora oggi riconoscibili per il fatto di essere state realizzate con opere di urbanizzazione modeste: in particolare, le strade di lottizzazione spesso erano di limitata larghezza e talora con forte pendenza.

Esempio di questa produzione: la zona ex Ospedale Marina Rati – Belvedere dove gli spazi esterni sono limitati e dove la stessa strada passante di Via Isnardi è stretta e tortuosa.

La cartina n. 10 mostra gli interventi. Viene edificata la zona Belvedere e in generale, completate le aree già oggetto di interventi nel decennio precedente. I maggiori sono, tuttavia, quelli realizzati a levante, in un continuo urbanizzato tra il Prino e Lerone. Nascono: via delle Palme e delle Mimose, la cui denominazione ripete quella delle relative lottizzazioni. E ancora le residenze dello Scoglio e della Madonnina e delle Pleadì. A ponente viene realizzata la zona di piazza Stella Maris e quella intorno alla antica casa delle Oche. Notevole per l'imponenza degli stabili l'edificazione della zona Lagoni che completano quelli di via delle Canisse.



1981 - La cartina n. 11 (vedere pag. 24) desunta dalla prima carta tecnica regionale realizzata a scala 1:5000 (vedere pag. 6), rileva le trasformazioni intervenute dal 1972.

Con la conclusione del periodo precedente, il paese risulta fittamente costruito e di aspetto molto simile a quello dei giorni nostri. Lo stesso il tessuto edilizio è mutato, in quanto se un tempo avevamo un tessuto compatto con case lungo il litorale di massimo due o tre piani, adesso sono presenti edifici più consistenti e di maggiore densità edilizia. Lo stesso il centro antico è saturato negli spazi ancora liberi.

C'è voglia di riordino. Il territorio comunale viene dotato di strumenti pianificatori, che oltre alle previsioni edilizie considera come indispensabile la individuazione di aree per le opere di urbanizzazione occorrenti. Da poco nata la Regione, che ha le competenze in materia di pianificazione territoriale e urbanistica, in precedenza del Ministero Lavori Pubblici. La vicinanza ai problemi dell'ente sovra ordinato fa sperare per il futuro.

La domanda di residenza è tuttavia ancora molto forte. Si realizzano nuove costruzioni nelle poche aree rimaste libere a ponente con il piano particolareggiato di Punta Arestra e quello della zona di via Villanova. Il Comune acquisisce l'area per i giardini di Villa Nasturzio, si tratta indubbiamente di una operazione positiva anche se ha come risvolto la costruzione di due edifici. In un grande piazzale ex cava di calcare al Benefizio si costruisce un'area destinata ad essere centro servizi. Motivata da esigenze di razionalizzazione e recupero di spazi utili, viene demolita l'antica residenza Ansaldo - Rati, sede del Municipio. Nella stessa area è nel contempo ricostruito il palazzo comunale: la progettazione del moderno edificio porta una firma prestigiosa, quella dell'arch. Gambacciani.

1992 - La cartina n. 12 (vedere pag. 25) desunta dalla lettura della stessa base costituita dalla carta tecnica regionale realizzata nel 1992 con base a scala 1:5000, rileva le trasformazioni intervenute dal 1981. L'immagine della cittadina è completamente definita. La residenza occupa le zone pianeggianti costiere, ma anche le prime pendici della retrostante collina fino a lambire il percorso autostradale. All'interno del centro assediata dalle case, funziona la Tubi Ghisa. Nasce un forte movimento cooperativo per accedere alla abitazione sostenendo costi convenzionati. A tal fine si cerca di andare oltre il tracciato autostradale. E' la premessa alla realizzazione del nucleo di Capieso, ubicato in area decentrata sulla retrostante collina. Il Comune si rende conto che la sua attuazione è subordinata alla creazione di una nuova e autonoma viabilità principale di accesso al sito.

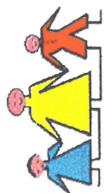
Era infatti "impensabile" utilizzare la via Gioiello quale strada di attraversamento per accedere a questa nuova zona, in quanto l'inserimento di ulteriore traffico in questo già stretto e insufficiente percorso avrebbe originato conseguenze con ripercussione sulla stessa viabilità complessiva del paese. La soluzione viene individuata nella realizzazione di uno sbocco diretto da Capieso fino alla strada statale costiera. La Sovrintendenza ai beni artistici e architettonici, pone, tuttavia, come condizione la conservazione dello storico muro di recinzione della villa Isorella posto in prossimità dell'Aurelia. Dopo qualche anno, il problema trova soddisfacente risposta con la costruzione di un varco stradale in sottopasso.

A prescindere da Capieso che diviene un quartiere che accoglie centinaia di abitanti, complessivamente i restanti interventi sono più misurati anche perché gli spazi edificabili sono ormai quasi tutti già insediati.

Negli anni successivi al 1992, vicende di origine diversa porteranno in un breve volgere di anni alla completa scomparsa dell'industria a Cogoleto. Nasce il problema di grande attualità su quella che sarà l'utilizzazione delle aree dimesse. Un tema affrontato anche in occasione del Seminario dello scorso 20 aprile 2007.



Comune di Cogoleto



Associazione Marco Rossi



Cogoleto 2006 - aerofoto regione



I fattori che hanno determinato l'insediamento, la nascita della sensibilità ambientale e la eredità del passato industriale di Cogoleto. ing. Bruno Soracco.

dott. Nicola Rossi - Proprio per parlare delle vicende industriali di Cogoleto, è questa sera nostro gradito ospite, l'Ing. Bruno Soracco, direttore generale dell'ARPAL – Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente Ligure: responsabile di tutti gli interventi di monitoraggio e controllo, che si effettuano sul territorio per la salvaguardia della qualità dell'ambiente e conseguentemente del nostro modo di vivere: le acque potabili, quelle di balneazione, i dati sulla qualità dell'aria, il rumore, le istruttorie tecniche per nuovi insediamenti, etc, sono alcuni dei temi su cui lavorano quotidianamente oltre 400 tecnici. L'Ing. Soracco da qualche tempo risiede con la sua famiglia a Cogoleto e noi abbiamo subito approfittato di questa circostanza per chiedergli di partecipare a questo incontro di studio dedicato alla presentazione di documenti cartografici e fotografici che illustrano l'espansione urbana e industriale della nostra cittadina negli ultimi due secoli.

All'Ing. Soracco, studioso esperto delle problematiche ambientali e conoscitore delle vicende imprenditoriali locali, chiedo di volerci parlare del fenomeno industriale che dalla fine dell'ottocento per circa cento anni si è sviluppato qui, per poi sparire completamente lasciando nella comunità locale da un lato il grande rimpianto per la quantità di occasioni di lavoro che generava e dall'altro il ricordo dell'ingombrante convivenza con la produzione di alcune aziende. Chiedo di parlare dei fattori che, a suo tempo, hanno determinato l'insediamento, della nascita della sensibilità ambientale e della eredità di questo passato industriale.

ing. Bruno Soracco. Buonasera. Anzitutto ringrazio perchè mi viene data l'occasione per dire due parole anche della Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente Ligure in un'ottica meno formale rispetto a quella consueta che vede Arpal descritta soprattutto come strumento di controllo sull'ambiente. Questa sera si parla infatti di storia dell'insediamento e dello sviluppo dell'industria e dei suoi effetti sull'ambiente a Cogoleto. Pur non avendo avuto la possibilità di approfondire adeguatamente il tema - l'incontro con il Dott. Rossi è avvenuto casualmente solo alcuni giorni fa – ritengo di poter dare un mio contributo per l'esperienza acquisita in tanti anni di lavoro sul tema industria-ambiente e per aver analizzato “da curioso” gli aspetti anche nei secoli precedenti.

Vediamo pertanto cosa sta sempre dietro allo sviluppo di un'industria locale. Già nel 1500, e qui mi riferisco alla storia della Repubblica di Genova, era ben chiaro che certe attività produttive necessitavano di una collocazione “fuori dalle mura” per evitare molestie o danni alle persone. E' possibile notare infatti che con l'aumento dell'importanza dell'attività stessa – da pochi artigiani con bassa produzione a strutture organizzate con produzioni più significative – la Repubblica abbia provveduto a delocalizzare questi poli produttivi verso la zona di Sampierdarena o verso le zone periferiche a monte.

Attività quali argentatura, doratura, conceria, tintoria, macelleria, etc, sono state nel tempo delocalizzate sia per disporre di spazi adeguati, sia per rispondere a un principio di salvaguardia del buon vivere in ambito cittadino. Già in quell'epoca esistevano norme sull'ambiente applicabili ad aspetti noti: non “sporcare” il mare (la darsena era usata come zona di ripopolamento dei pesci), “risuolare” le parti di strada di competenza (per evitare che le acque piovane portassero detriti a valle, nel porto, con intasamento dei fondali), etc.

L'esempio fatto per la Repubblica di Genova vale come principio generale: già al tempo dei Romani



quando le attività produttive assumevano particolare importanza, le stesse venivano ubicate in zone esterne alla città per consentire uno sviluppo che non interferisse con la normale vita quotidiana. Allora non esistevano impianti di depurazione, di deodorizzazione, camini alti decine di metri per smaltire i fumi, etc.

Tornando alla nostra Cogoleto nel vedere le carte qui esposte che documentano l'espansione industriale nel tempo sul nostro territorio, si può notare come i riferimenti storici richiamati siano stati applicati integralmente: esistevano gli spazi di sviluppo lontani dalle case, esistevano le linee di comunicazione, c'era la possibilità di approvvigionamento di energia (dai boschi circostanti) e soprattutto di acqua. Ecco che lo sviluppo industriale si attiva principalmente lungo le sponde dei torrenti Lerone e Arrestra, per poi spostarsi nel tempo, alla ricerca di ulteriori spazi, anche in zone più prossime al paese. Approfondendo il tema emerge un ulteriore aspetto: a quei tempi la componente fondamentale per il successo delle attività produttive era l'uomo e non solo la tecnologia o la particolarità del processo produttivo. E l'uomo, a Cogoleto, era per tradizione abituato a lavorare secondo schemi e ritmi richiesti dall'industria di allora. E' noto a tutti infatti che l'economia di Cogoleto si è basata per secoli sulla produzione della calce: l'estrazione del calcare dalle cave limitrofe, la cottura della materia prima – hanno operato contemporaneamente decine di fornaci – la preparazione del prodotto finito e la sua spedizione, via terra e via mare, con il passare degli anni hanno creato nella cittadinanza del paese una cultura “dei tempi” e “dei modi” di lavorare, diversa da quella del singolo artigiano e più adatta ai criteri richiesti dalla produzione industriale. Si può ben dire che il primo passo verso l'industrializzazione, a Cogoleto, sia stato compiuto con l'avvio dei processi produttivi connessi alla produzione della calce, prodotto che a quei tempi non solo era fondamentale per la costruzione di edifici, ma rappresentava uno dei pochi componenti utilizzati per le disinfezioni e per evitare lo sviluppo di epidemie. C'è stato addirittura un periodo in cui le persone venivano nella nostra cittadina per respirare le polveri di calce, “indicate” per il trattamento delle vie respiratorie. Questi pertanto sono i presupposti di uno sviluppo industriale di attività importanti non solo per la nostra regione ma soprattutto per il nostro paese. Infatti

- si è prodotto per decenni acido solforico, composto base per la realizzazione di concimi per l'agricoltura e per i trattamenti dei materiali metallici nell'industria metallurgica. Trattandosi di due settori fondamentali per quel periodo, lo sviluppo dell'economia era misurato in base alla produzione di acido;
- ci sono stati i colorifici che con la loro produzione hanno sostenuto tutte le applicazioni di carpenteria metallica: i materiali ferrosi si corrodono, ecco che “minio” e “biacca”;
- dove non bastano le pitture tradizionali, ecco arrivare quelle a base di cromo esavalente; a Cogoleto, a inizio novecento, nasce la Stoppani che con la produzione di questo composto fornisce per oltre un secolo un prodotto fondamentale per l'industria dei metalli pesanti (decappaggi, antiruggini) e per l'industria della concia delle pelli;
- si insedia e si sviluppa in modo significativo l'attività siderurgica che raggiungerà il suo massimo con la produzione di tubi (ghisa per condotte in generale, e per acquedotti in particolare).

Congiuntamente a queste attività principali si insediano, e concludono il loro ciclo di vita, attività collegate a quelle principali (produzione di manufatti metallici) e non (calzetturifici)

Oggi la nostra nazione (e con essa Cogoleto) vive il periodo della post-industrializzazione: vengono meno i presupposti che hanno sostenuto per secoli la nostra popolazione nella propria attività a vantaggio (si spera) di nuovi settori (turismo, commercio, etc) che devono ancora rafforzarsi per creare cultura e sviluppo sul territorio.

E' proprio il nostro territorio che, per diventare risorsa a fini turistici, ha bisogno di interventi di rivalutazione, specie per le aree produttive dismesse.



Il dott. Rossi mi raccontava che quando al Sindaco, in anteprima, e' stato mostrato il filmato di questa sera, ha esclamato: "Ma è possibile che tutte le industrie inquinanti siano venute a Cogoletto?". In effetti questo tipo di osservazione è più che comprensibile, ma va considerato che fino agli anni 60 del secolo scorso il termine inquinamento non faceva parte del nostro vocabolario. Esistevano leggi che si fondavano sul principio di salvaguardia della salute, ma non disponendo, solitamente, di mezzi per documentare tale aspetto, la loro efficacia è risultata quasi nulla. Le prime leggi ambientali risalgono agli anni 1966 (emissioni in atmosfera) e 1973 (scarichi idrici), ma bisogna giungere agli anni 80 per disporre di normativa non solo di settore, e ai nostri giorni per discutere di leggi quadro che coniughino il termine ambiente-salute con la dovuta attenzione, individuando nei LETA (livelli equivalenti di tutela ambientale) gli standard di riferimento a tutela della salute di tutti noi.

Pertanto si può affermare che per secoli si è prodotto di tutto e di più senza porsi il problema degli effetti collaterali: una volta i "rifiuti" erano chiamati scarti o sottoprodotti, e - come tali - se allo stato solido, venivano utilizzati facilmente come materiali per riempimento; se allo stato liquido, scaricati direttamente nei fiumi o in mare.

Questa situazione si è verificata anche sul territorio di Cogoletto, ma per fortuna ad esclusione della produzione di cromo esavalente, le altre attività produttive non davano origine a sottoprodotti tossici o particolarmente pericolosi; è il caso dell'acido solforico, composto altamente tossico e corrosivo, o della produzione di pitture (si usavano sostanze tossiche quali l'ossido di piombo, solventi, etc), o dell'industria siderurgica.

Un cenno particolare merita il caso "Stoppani". Dall'inizio del secolo scorso l'attività ha generato "sottoprodotti" altamente pericolosi per l'ambiente, sottoprodotti che sono diventati "rifiuti tossici" e poi "pericolosi" con l'evolversi della normativa ambientale.

Questi rifiuti si trovano in prossimità e nel sottosuolo dell'azienda, che ormai ha dismesso l'attività, e in parte sulla spiaggia e sui fondali prospicienti. Per analizzare lo stato dell'effettivo inquinamento, l'ARPAL in questi anni ha compiuto una notevole azione di monitoraggio delle caratteristiche di suolo, sottosuolo e fondali, realizzando una "caratterizzazione" del sito che ha permesso l'avvio dell'opera di messa in sicurezza del sito stesso, e l'avvio della progettazione degli interventi di bonifica. Questa attività è stata condotta in partecipazione con strutture universitarie specializzate, utilizzando metodi diversi che hanno portato a conclusioni simili fra loro. Si dispone pertanto di dati affidabili (lo studio è stato completato circa un mese fa) per consentire una azione di bonifica coerente con le attese di sviluppo turistico della zona.

Questa è in breve la storia dell'uso che si è fatto del nostro territorio; oggi sono cambiate molte cose, e gli obiettivi per il futuro sono diversi. Ma per raggiungerli è fondamentale non dimenticarci del passato e degli insegnamenti che, nel bene e nel male, ci sono stati dati.

